COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(93)626 def. - COD 448

Brussel, 1 december 1993

Gewijzigd voorstel voor een

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad

tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen

(door de Commissie ingediend krachtens artikel 189 A, lid 2, van het EG-Verdrag)

Toelichting

Op 23 december 1992 heeft de Commissie bij de Raad een voorstel ingediend voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (COM(92) 572 van 23 december 1992).

Op 27 oktober 1993 heeft het Europese Parlement in eerste lezing ingestemd met dit voorstel, zij het onder voorbehoud van 23 amendementen. De Commissie heeft drie van deze amendementen aanvaard en brengt daarom een aantal redactionele wijzigingen in haar voorstel aan.

Het eerste amendement verduidelijkt de beweegredenen die tot de huidige richtlijn hebben geleid, door te wijzen op de toenemende belasting van het milieu door het wegverkeer in de Gemeenschap.

Het tweede amendement vestigt de aandacht op het belangrijke onderzoekprogramma inzake emissies, brandstoffen en motortechnologie, waarover de Commissie en de automobiel- en de olie-industrie overeenstemming hebben bereikt (het "Auto-Oil"-programma) met het oog op de voorstellen voor maatregelen die voor de volgende stap in de voertuigemissiebeperking (fase 2000) moeten worden gedaan.

Het derde amendement wijst op de noodzaak de emissie van koolstofdioxide (CO_2) door auto's te beperken.

Daarom stelt de Commissie voor de considerans van de richtlijn uit te breiden met drie nieuwe overwegingen.

De Commissie kan niet akkoord gaan met de overige amendementen, aangezien de vaststelling van grenswaarden voor twee toekomstige fasen (1996 en 1999) in plaats van één (1996), zoals voorgesteld door de Commissie, in feite een belangrijke afwijking van de uitgangspunten van de richtlijn zou betekenen. Bovendien wordt de opvatting van het Europese Parlement als zouden strengere normen dan door de Commissie voorgesteld haalbaar zijn vóór 1996, niet gesteund door de beschikbare technische en industriële gegevens.

De amendementen van het Europese Parlement zouden voorts toelaten dat na 1996 nog fiscale stimuleringsmaatregelen worden toegepast. Dit voorstel is voor de Commissie onaanvaardbaar, daar het aanleiding geeft tot een wildgroei van de facto-marktnormen met de bijbehorende negatieve effecten op de eenheid van de interne markt.

Ofschoon de Commissie vasthoudt aan haar standpunt dat de fiscale stimuleringsmaatregelen van artikel 3 van haar voorstel alleen zijn toegestaan als stimulans voor de volgende fase van emissiebeperking, kan zij toch instemmen met een verduidelijking van haar voorstellen die een compromis in de Raad wellicht naderbij brengt en tegemoetkomt aan de wens van het Europees Parlement om de vroegtijdige introductie van schone auto's fiscaal te bevorderen:

Ten aanzien van de wegenbelasting (de jaarlijkse motorrijtuigenbelasting) bevestigt de Commissie haar standpunt, zoals verwoord in de gezamenlijke verklaring van de Raad en de Commissie in het verslag van de Milieuraad van 20 en 21 december 1990, dat de bepalingen van artikel 3 niet beletten dat in de belastingstelsels bij de berekening van de grondslag voor de motorrijtuigenbelasting rekening wordt gehouden met de emissie van verontreinigingen en andere stoffen. In het bijzonder legt de Commissie de nadruk op het feit dat progressieve wegenbelastingsstelsels die op de werkelijke emissie van elk voertuig zijn gebaseerd en niet op een van een derde land overgenomen stelsel van normen, in overeenstemming zouden kunnen zijn met eis die is opgenomen in punt C iii) van haar eigen verklaring die zij op dezelfde zitting van de Raad heeft afgelegd, namelijk dat dergelijke stelsels de door de Gemeenschap vastgestelde emissienormen niet mogen ondergraven of ineffectief mogen maken.

De Commissie wijst er, net als in haar tijdens de Raad van december 1990 afgelegde verklaring, evenwel nadrukkelijk op dat dergelijke fiscale maatregelen moeten worden bezien in het licht van het Gemeenschapsrecht, met name op het gebied van de interne markt, en het risico dat dergelijke maatregelen concurrentievervalsend werken en discriminerend zijn. Fiscale stimuleringsmaatregelen op het gebied van de motorrijtuigenbelasting moeten daarom ook in de toekomst op grond van artikel 3 van de ontwerp-richtlijn vooraf aan de Commissie worden medegedeeld.

De Commissie benadrukt eveneens dat belastingvoordelen bij aankoop volledig zijn onderworpen aan de bepalingen van artikel 3 van de ontwerp-richtlijn van de Commisie en de relevante bepalingen van het Gemeenschapsrecht; juist de verlening van dit soort belastingvoordelen mag niet geschieden anders dan ter stimulering van de naleving van de nieuwe grenswaarden van 1996 en dient eind 1996 te worden gestaakt.

Gewijzigd voorstel voor een
Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad
tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen

1. Na de derde overweging worden de volgende twee nieuwe overwegingen toegevoegd:

"Overwegende dat er overeenstemming bestaat over het feit dat de ontwikkeling van het verkeer in de Gemeenschap gepaard zal gaan met een toenemende belasting van het milieu en dat officiële prognoses over de toename van de verkeersdichtheid tot dusver zijn overtroffen door de werkelijke ontwikkelingen; dat derhalve voor alle motorvoertuigen zeer strenge emissienormen moeten worden vastgesteld;

Overwegende dat de Commissie een Europees programma inzake emissies, brandstoffen en motortechnologie (EPEBM) heeft opgesteld; dat dit programma ten doel heeft ervoor te zorgen dat voorstellen voor toekomstige richtlijnen gebaseerd zijn op de best mogelijke oplossingen voor wat betreft de kosten-batenverhouding voor de consument en de economie; dat dit programma zich richt op de bijdragen die kunnen worden geleverd door zowel het voertuig als door de brandstof waarmee het wordt aangedreven;".

2. Na de zesde overweging wordt de volgende nieuwe overweging toegevoegd:

"Overwegende dat het, gezien de ernstige verontreiniging door emissies van motorvoertuigen en de bijdrage hiervan tot de gassen die verantwoordelijk zijn voor het broeikaseffect, noodzakelijk is de emissie van met name CO_2 te verminderen overeenkomstig de afspraken daaromtrent die zijn neergelegd in het in juni 1992 in Rio de Janeiro getekende Raamverdrag inzake klimaatveranderng, inzonderheid punt 11 d); dat CO_2 ontstaat door verbranding van fossiele brandstoffen; dat een beperking van de toegestane emissie van CO ipso facto leidt tot een hogere CO_2-emissie; dat de emissie van CO_2 in de eerste plaats kan worden teruggedrongen door een vermindering van het brandstofgebruik; dat zulks verbeteringen in het ontwerp van motor en voertuig en van de kwaliteit van brandstoffen vergt."

ISSN 0254-1513

COM(93) 626 def.

DOCUMENTEN

NL **06 14**

Catalogusnummer : CB-CO-93-663-NL-C

ISBN 92-77-62007-2

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg